



TRANSPORTES  
TERRESTRES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS

TRANSPORTES  
TERRESTRES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES  
MARÍTIMOS, FLUVIAIS  
E PORTOS  
COMERCIAIS

## 2.<sup>a</sup> Conferência Nacional das Autoridades de Transportes

15 de outubro de 2018

AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES



Ponto de situação

	NUMERO	OBSERVAÇÕES
Municípios que delegaram competências em Comunidades Intermunicipais ou Áreas Metropolitanas (ou Região Autónoma):	191/308	A delegação de competências pode ser total ou parcial  180 (continente) + 11 (RA)
Entidades supramunicipais que receberam competências	18/25	17 (continente) + 1 (RA)
Entidades supramunicipais que não receberam expressamente competências	9/25	Ainda que estejam a preparar procedimentos concursais, em conjunto com municípios
Municípios que expressaram assumir, parcial/totalmente, competência de autoridades de transportes	122/308	
Municípios que não expressaram assumir competências	189/308	Anda que exerçam efetivamente as competências, seja através da prestação direta de serviços de transportes ou por operadores internos e serviços municipalizados, contratação de prestação de serviços de transportes urbanos ou transporte escolar, transporte flexível ou atribuíam descontos tarifários em transportes públicos.

A quase totalidade do território nacional (incluindo ilhas) está abrangida por autoridades de transportes em efetividade de funções, de nível municipal (sobretudo quanto a transportes urbanos) e de nível supra municipal, quanto a redes regionais e urbanas, mesmo quando não exista ato expresse.



## Ponto de situação

AÇÕES	OBSERVAÇÕES
Pareceres Prévios Vinculativos emitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Operadores internos: 3</li> <li>Concursos: 8</li> </ul>
Pareceres Prévios Vinculativos em preparação	<ul style="list-style-type: none"> <li>Operadores internos: 2</li> <li>Concursos: 4</li> </ul>
Pareceres/Prestação de informação sobre aplicação do RJSPTP	<p>Transporte flexível, exclusividade, compensações financeiras, autorizações provisórias, serviços municipalizados, transmissão de informação, etc</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>30 pareceres/prestação de informação</li> </ul>
Pedidos de informação AMT sobre procedimentos em curso ou contratos em vigor	<p>Concursos ou contratos em vigor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>42</li> </ul>
Orientações AMT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parecer prévio</li> <li>Indicadores de monitorização</li> <li>Adjudicação de concursos</li> <li>Atualização tarifária</li> </ul>
Ações de formação	<ul style="list-style-type: none"> <li>13 (e participação em 6 conferências nacionais)</li> <li>Participação no GTAT e emissão do “road-map” para a contratualização</li> </ul>
Ações de Fiscalização e Auditoria	<ul style="list-style-type: none"> <li>5 (2 ferroviários, 2 rodoviários e 1 fluvial)</li> </ul>
Ações de Diagnóstico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Direitos (todos os modos) e satisfação (ferroviário) dos passageiros e utilizadores</li> <li>Cumprimento de obrigações por operadores</li> <li>Controlo de compensações</li> <li>Transporte turístico, fluvial e ferroviário de passageiros</li> <li>Monitorização da atualização tarifária</li> </ul>

### 3 – Contratualização de Serviços Públicos de Transporte de Passageiros



- Lei n.º 73/2013, Lei n.º 75/2013, que estabelecem o **regime jurídico e financeiro das autarquias locais e entidades intermunicipais**;
- **Regulamento (CE) n.º 1370/2007**, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, alterado pelo **Regulamento (EU) n.º 2016/2338**, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016 ;
- **Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros - RJSPTP** (Lei n.º 52/2015, de 9 de junho) concretiza, em detalhe, o Regulamento.

Este novo enquadramento jurídico europeu e nacional:

- Concretiza a **descentralização administrativa** de competências;
- Define **as autoridades competentes na organização dos transportes terrestres** (e fluviais);
- Estabelece a **regra geral de realização de procedimentos pré-contratuais** para a escolha do operador;
- Define as condições de imposição de **obrigações de serviço público e pagamento de compensações financeiras**, incluindo tarifárias.

*Até 3 de dezembro de 2019 todos os serviços de transportes da União Europeia têm de ter sido submetidos a procedimento concursal e/ ou devidamente enquadrados em contratos de serviço público.*







Artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio: as **peças de procedimento de formação dos contratos** de concessão ou de prestação de serviços públicos nos setores regulados, bem como as **alterações promovidas aos contratos em vigor** estão sujeitos à emissão de **parecer prévio vinculativo** por parte da AMT.

- Podem contudo ser estabelecidos **contactos prévios** antes do envio formal da documentação, para efeitos de prestação de prestação de **esclarecimentos** que se verifiquem necessários, quanto ao procedimento administrativo e seu objeto.
- **Parecer favorável**: dependente da verificação da existência de evidências documentais que demonstrem de forma clara o **preenchimento dos comandos legais aplicáveis**, bem como as vantagens do modelo adotado, sem prejuízo da emissão e recomendações.
- Para **aferir do cumprimento do enquadramento** referido, deve ser apresentada, além dos contratos ou das peças procedimentais, a fundamentação **jurídica, económica e financeira** da operação proposta, nos termos sugeridos, sendo relevante para a fundamentação da despesa (CCP), para o parecer da AMT e para a apreciação final do Tribunal de Contas.
- Até à data, todos os pedidos têm seguindo estas orientações, independentemente da maior ou menor complexidade do processo (que determina a maior ou menor complexidade da fundamentação).





### Fundamentação (na generalidade):



- **Levantamento da situação atual** (oferta, procura) e da situação futura;
- A enunciação clara dos **objetivos do projeto e comparação com as formas alternativas** de alcançar os mesmos fins, tendo em conta, designadamente, o nível de risco incorrido e partilhado e o *value for money* para o erário público;
- A especificação dos resultados pretendidos e as vantagens daí decorrentes, numa perspetiva de **análise custo-benefício**;
- A especificação da **adequação do proposto às normas legais** e demais instrumentos normativos aplicáveis;
- A indicação dos pressupostos específicos tidos em conta no **apuramento do preço base** do procedimento concursal/contratual, incluindo as **compensações financeiras** e/ou **preço contratual**, por obrigações de serviço público e/ou contratuais;
- A adequação do **prazo de vigência** às circunstâncias e características específicas de cada projeto, designadamente, investimento e alocação de material circulante;
- Descrição das **obrigações contratuais e de serviço público**; do esquema de sanções, **penalidades e/ou incentivos**; do **reporte de informação** e fiscalização e supervisão do cumprimento do contrato; da **qualidade, comunicação e defesa** dos direitos dos passageiros, mecanismos de **articulação administrativa e intermodalidade**;
- **Sustentabilidade** económica, financeira, social e ambiental, comportabilidade orçamental da despesa, **partilha de risco e de responsabilidades**.



Esta profunda reforma coloca **desafios importantes** às novas autoridades locais (e também ao Estado enquanto autoridade de transportes):

- A **não aplicação ou incorreta e tardia aplicação** do direito europeu pode implicar o incumprimento do Estado e das respetivas entidades competentes, processos de infração pela Comissão Europeia, **ações judiciais do Tribunal de Justiça Europeu** e eventual condenação de pagamento no **sanções pecuniárias** ou **devolução de montantes pagos**, bem como a **responsabilidade administrativa e financeira dos titulares** das autoridades de transportes.
- **Mas mais relevante e estrutural**, a não contratualização de serviços públicos **potencia e eterniza custos de ineficiência**, pelo **desconhecimento** de todas as vertentes do sistema, pela a **não adequação das redes e serviços às necessidades** ou pelo **pagamento de compensações acima do necessário ou suportável**.

RISCOS E  
DESAFIOS





Mas esta profunda reforma cria também **oportunidades**:

- Reforço da **transparência e a maximização dos recursos públicos** face às **necessidades da população e da economia**;
- Criação de **adequadas** condições concorrenciais e de uma **melhor relação custo-eficácia e qualidade** para os passageiros;
- Proporcionar um sistema eficaz, **eficiente e sustentável**, maior segurança, e maior **coesão económica, territorial, ambiental e social**.

OPORTUNIDADES

O **esforço conjunto** de todos os atores do *Ecosystema* pode mitigar o risco de incumprimento referido mas também potenciar os benefícios conferidos por este enquadramento.

Tal esforço deve também envolver os **operadores atualmente existentes**, designadamente na **transmissão de informação às autoridades**.





# Obrigado!



Para esclarecimentos: [ds@amt-autoridade.pt](mailto:ds@amt-autoridade.pt)

Pedro Leitão/Hugo Oliveira

Divisão de Avaliação de Políticas Públicas e Monitorização Setorial

Direção de Supervisão